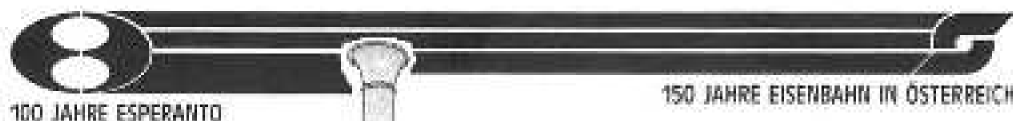
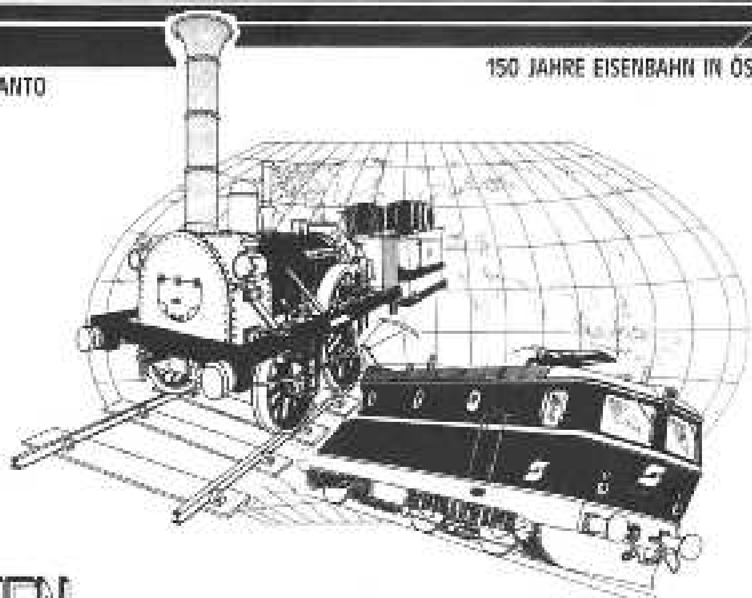
INTERNACIA FERVOJISTO



39a jaro N-ro 4 1987





SCHIENEN - VERBINDEN DIE LÄNDER
ESPERANTO - VERBINDET DIE VÖLKER

Nia frontpaĝa bildo montras afiŝon, eldonitan en Aŭstrio. La germanlingva teksto signifas: 100 jarojn Esperanto, 150 jarojn fervojo en Aŭstrio. Reloj ligas la landojn, Esperanto ligas la popolojn.

REDAKTORA BABILO

Ne pensu, ke estas facila tasko redakti revuon.

Ĉar estas rebuso en la PIV-senco 2 (= malklara nefacile komprenebla afero).

16, 32, 48 + aliaj obloj de 16 paĝoj estas laŭ ekonomia vidpunkto la plej taŭgaj paĝonombroj, kaj ĉar la ekonomio de IFEF ne permesas pli ol 16 paĝojn 6 fojojn jare, mi devis jam nun -. unu monaton post la kongreso, kiu akceptis statutŝanĝojn rilate al IF - peki kontraŭ la statuto!

Ne estis loko por ĉiuj aktualaĵoj, ankaŭ la rezolucio de Katowice devas atendi, pri la venonta kongreso apenaŭ estis loko por mencio ktp.

Sed ne ĉio estas pesimismo. En la jena numero de IF vi povos legi raporteton, la inaŭguran paroladon de nia prezidanto - vortojn kun profunda enhavo, la honorigon de Rodak, resumon de fakprelego kaj aktualaĵojn de kelkaj landoj.

La reston vi bonvole sen aŭ kun pacienco - laŭ via temperamento - atendu ĝis apero de la venonta IF.

Bonan someron!

Red

GILBERT SCHMIT MEMBRO DE INTERNACIA HONORA KOMITATO

Generala prezidanto de FISAIC - la Internacia Federacio de kulturflegantaj fervojistoj - s-ro Gilbert **Schmit** estas nomumita membro de la Internacia Honora Komitato por la centjara celebrado de Esperanto.

En la komitato membras plej elstaraj personecoj, kaj la fakto, ke la FISAIC-prezidanto povis eniri ĝin, estas honoro kaj rekono al IFEF kaj ties laboro en kaj ekster FISAIC.

Ni kore gratulas kaj dankas pro la prestiĝodona nomumo.

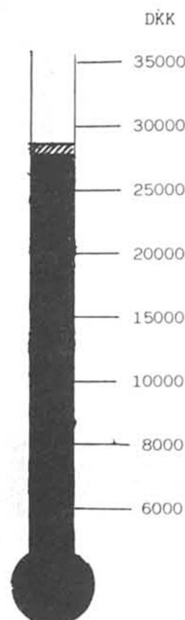
FERVOJISTA KONTAKTKUNVENO

dum la 72a Universala Kongreso de Esperanto okazos ĵaŭde la 30an de julio inter la horoj 9a kaj 11a.

Prezidos la kunvenon Joachim Giessner, prezidanto de IFEF, kaj partoprenos espereble ĉiuj ĉeestantaj fervojistoj.

Laŭplane prelegos inĝ István Gulyás, UEA-komitatano A de IFEF, pri la "EuroCity"-sistemo de okcidenta Eŭropo.

TERMINARA FONDUSO



Antaŭa sumo	
	27.266,10
H.Bipp	44,00
W.Rieser	44,00
W.Schaufelb.	176,00
Koni Rey	88,00
W.Straumann	88,00
	27.706,10

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D,D-3067 Lindhorst.

Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

RODAK HONORA PATRONO DE IFEF



Dum la inaŭguro de la 39a IFEF-kongreso en Katowice, Pollando, la 16an de majo 1987 la prezidanto de IFEF, Joachim Giessner, nomumis kiel membron de Honora Patrona Komitato de IFEF

s-ron **inĝ Aleksander Rodak,**
ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice.

I a jenaj vortoj estis eldiritaj:

"En tiu ĉi salono troviĝas homo, al kiu ni grandskale ŝuldas, ke la 39a IFEF-kongreso povas okazi en Katowice, eĉ en Pollando entute. Kiam antaŭ kvar jaroj la unuan fojon aŭdiĝis la deziro, organizi en 1987 la IFEF-kongreson en la naskiĝlando de d-ro Zamenhof, formiĝis estraro de nia pola landa asocio, kiu dum tiuj jaroj neniam perdis el la okuloj la preparadon de tiu 39a kongreso. Kaj la polaj kolegoj baldaŭ trovis favoran helpanton en la persono de la ĉefdirektoro de la fervoja direkcio Katowice, inĝ.Aleksander Rodak.

Jam en aŭtuno 1984 li montris sian grandan intereson por la tasko, organizi IFEF-kongreson, kaj ĉiam ni trovis ĉe li afablajn, konstruajn ideojn.

Sed tio ne estis ĉio. Partoprenintoj de la IFEF-kongresoj en Vejle kaj Skopje memoras, ke ĉefdirektoro Rodak en ambaŭ tiuj kongresoj kune kun polaj estraranoj ĉeestis kaj observis la tieajn kongresaranĝojn.

Vere oni devas konstati, ke s-ro Rodak ne nur dediĉis multe da sia valora tempo al nia afero, sed ke li konsiderinde kontribuis al la fakto, ke tiu kongreso **entute** okazas kaj **kiel** ĝi okazas. Ĉiam li montris sian viglan simpation por niaj lingvo kaj movado, kaj ankaŭ hodiaŭ li estas inter ni. Pro tiuj eksterordinaraj sintenado kaj meritoj la IFEF-estraro interkonsente kun la pola landa asocio elektis inĝ.ĉefdirektoron Aleksander Rodak membro de la Honora Patrona Komitato de IFEF."

Per tio la Honora Patrona Komitato de IFEF konsistas el jenaj personecoj:

jaro	nomo	el lando	rimarkoj
1970	D-ro Schlesser, Emile †	L	Generala prez. de FISAIC
	I.A.Pahin	F	Prezidanto de UAICF
	Ceci, Pasquale	I	Direktoro de Dopolavoro Ferroviario, Bologna
1971	Inĝ.Rödönyi, Karoly	H	Unua Anstataŭanto de la Ministro por Poŝto kaj Trafiko
1972	D-ro inĝ.Azzi, Giordano	I	Honora membro de UEA, prezidanto de Itala Esp.-Federacio
1977	D-rino Boulton, Marjorie	GB	Universitato Oxford
1987	Inĝ.Rodak, Aleksander	PL	Ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice

ESPERO, OBSTINO, PACIENCO ...

Jen la moto de la 39a IFEF-kongreso, okazinta de la 16a ĝis la 22a de majo 1987 en la silezia urbo Katowice.

Ankaŭ por la preparlaboro tiu moto taŭgis, sed laŭ ĝenerala vidpunkto ĉio solviĝis, kaj la rezulto estis enhavriĉa, bone funkcianta kaj laŭdinda kongreso kun 422 partoprenantoj el 18 landoj.

La vetero favoris la kongreson en alia maniero, ol ni kutimas travivi, ĉar pluvis, kiam okazis gravaj kunvenoj kaj ne pluvis dum la ekskursoj.

En la diversaj landaj periodaĵoj vi certe legos priskribojn de kongresanaj travivaĵoj. Ĉi tie do iom seka kalejdoskopo de partoj de la kongresaranĝoj.

Antaŭkongresa gazetarkonferenco donas kontentigan rezulton en gazetaro kaj radio/televido. Dum la kongreso okazis eĉ plurhora televidelsendo pri Esperanto ĝenerale kaj nia kongreso speciale.

La solenan malfermon ĉeestis kaj salutis d-ro Adam Wieladek, vicministro pri trafiko, mgr-o Michał Błaszczyk, vicprezidanto de la urbo, inĝ Aleksander Rodak, ĉefdirektoro de Silezia Direkcio de PKP.

Ili ĉiuj parolis en la pola, sed feliĉe oni tradukis, tiel ke la kongresanoj povis ekscii, kion ili diris.

D-ro Dragan Nikolić salutis nome de FISAIC en perfekta Esperanto kaj per vortoj enhavriĉaj. (Je redaktofino ni bedaŭrinde ne disponas pri liaj eldiritaj vortoj, sed espereble en venonta numero ni povos publikigi ilin).

Salutis nome de UEA d-ro István Bacskai, nome de MEM d-ro Imre Pethes kaj nome de PEA mgr-ino Zofia Banet-Fornal. Sensalute honorigis la inaŭguron ankaŭ mgr-o Wlodzimierz Koczur kaj d-ro Stanisław Michalski.

Post la inaŭguro okazis koncerto, kiun emisiis pere de Intervision la pola televido al orienteŭropaj landoj. La Simfoniorkestro de la Katowica Radio/Televizio sub gvido de Antoni Wicherek ludis Wagner-komponaĵojn, dum solkantis Hanna Lisowska kaj kantis virinkoruso.

Aliaj kulturaj aranĝoj estis monodramo "Laboro, sopiro, espero", prezentita de varsovia aktoro Jerzy Fornal, prezentaĵoj de junulara teatra grupo de fervoja kulturdomo kaj folklora vespero kun dancoj, kantoj kaj ludoj.

Aliloke en ĉi tiu IF legu resumon de la fakprelego kaj la aktualaĵojn el diversaj landoj. Krom tiujn la kongresanoj spektis filmon pri aŭtomatigo de manovraj laboroj en la stacio Tarnowskie Góry, kun ĉarma Esperanto-parolo.

Tuttaga ekskurso iris al la iama ĉefurbo de Pollando, Kraków, kie oni admiris grandiozecon de pola kulturo. Duontaga ekskurso iris al koncentreja muzeo en Oświecim dum kiu la prezidanto de IFEF metis florojn ĉe la "Muro de Morto". Li eldiris jenajn vortojn:

"Antaŭ ol mi deponas florojn memore al la viktimoj de tiu loko, mi substrekas, ke mi staras tie ĉi kiel prezidanto de IFEF, sed ankaŭ kiel germano. Ĉiu homo, kiu vizitas tiun lokon de iamaj teruraĵoj kaj hororo, nepre sentas la spiriton de la pasinteco, kiu ŝvebas super tiu tero. Pli ol 40 jarojn poste ni venas tien ĉi, pacaj homoj el 18 landoj, el landoj, kiuj tiam rekte aŭ nerekte suferis pro tiu milito.

En la kongresa inaŭguro mi diris, ke ni rajtas nomi nin "homoj de bona volo". Neniu perforto akompanas nin. Ni ne batalas, sed ni konstrue agas. Ni ne parolas pri amikeco kaj paca kunvivado, sed ni praktikas ilin. Same kiel oni ilin praktikas en la domo, kiu staras ne malproksime de ni, kiun oni pasintjare inaŭguris. Ĝi estis konstruita el rimedoj de la germana organizo "Sühnezeichen", kio signifas "Signo por rebonigo".

En tiu domo nun regule renkontiĝas polaj kaj germanaj gejunuloj, por komune krei sian estontecon.
Pro tio, ke ni venis tien ĉi, ni montras, ke ni ne forgesas ion. Kaj el la fakto, ke ni ne forgesas, ke ni eĉ ne volas forgesi, kreskas nia respondeco kaj nia scio, ke ne malpaco kaj konfliktoj, sed nur la harmonio inter la popoloj, inter ĉiuj popoloj, povos esti la vojo en vivindan vivon en estonta mondo.

En tiu senco ni kliniĝu antaŭ la homoj, kiuj perdis ĉi tie siajn vivojn."

Akceptoj okazis ĉe la prezidanto (= urbestro) de la urbo Katowice, kaj same post la kongreso ĉe la trafikministro en Varsovio. En ambaŭ lokoj estis akceptataj estraro kaj komitato de IFEF, kaj estis eldirataj sinceraj kaj rekonaj vortoj pri la laboro de IFEF.

\- - -

Se vi, kara leganto, sentas, ke io grava ne estas menciita aŭ prialudita, bonvolu sendi raporteton. Ne eblas al la redaktoro enkapigi al si ĉion.

Sed resume: bela kaj klare sukcesa kongreso.

Red

39A IFEF-KONGRESO KATOWICE, INAŬGURO 17.5.1987

Malferma parolado de IFEF-prezidanto Joachim Giessner

Estas duoble notinda fakto, ke hodiaŭ ni povas festi la inaŭguron de IFEF-kongreso en la naskiĝlando de la kreinto de nia lingvo **kaj** la unuan fojon en la historio de IFEF en Pollando. Tial mi deziras komenci mian paroladon per sincera danko al la polaj gekolegoj, kiuj ja estas esperantistoj de nur malmultaj jaroj, kaj tamen kuraĝis transpreni la grandegan laboron ligitan al preparado kaj organizado de tia kongreso, sen ke povis helpi al ili spertoj el pli frue aranĝita kongreso. Kaj samtempe mi dankas al ĉiuj instancoj kaj personoj, kiuj kuraĝigis kaj helpis ilin plenumi la taskon. La rezulto estas videbla: ni festas tie ĉi en Katowice.

Tiu kongreso estas kontribuo de la fervojistoj esperantistaj al la granda evento de la jaro 1987, al la centjara jubileo de la Internacia Lingvo. Multon oni jam diris kaj skribis pri tiu jubileo, kaj ne necesas, en la rondo de esperantistoj akcenti ĝian gravecon. Tamen valoras, iom skizi, kiel eblis krei kaj vivigi tiun miraklan lingvon. Kaj ŝajnas al mi, ke decas reiri al la radikoj de tiu miraklo, kiu ekestis en 1887 sub neimageblaj fizikaj kaj psikaj oferoj de tiu homo, kiun liaj adeptoj poste nomis "Majstro". Ni nuntempuloj apenaŭ uzas tiun vorton - sed d-ro Zamenhof estis kaj restas la animo de sia kreaĵo.

La pasintaj 100 jaroj kunportis la plej kapturnan progreson en la historio de la homaro, progreson ofte tre dubindan, kiu absolute ne fariĝis amiko de nia lingvo. La saltorapida evoluo de la sciencoj kaj tekniko kondukis al faktoj, kiuj baziĝas sur aparatoj kaj maŝinoj, lastatempe sur "La komputilo". Kaj la pensmaniero de la homoj pli kaj pli fariĝis materialisma. Oni demandas sin, kiel tia lingvo, kies kerno estas komplete nematerialisma, tamen povis transvivi tiujn cent jarojn - kiel ununura cetere el diversaj lingvoprojektoj - kaj intertempe eĉ enradikiĝis en ĉiuj kontinentoj. Mil-kaj milfoje tiu lingvo pruvis, kiel hodiaŭ, ke funkcias tio, kion Zamenhof en la unua Universala Kongreso 1905 en Boulogne diris: "Ni montros al la mondo, ke reciproka interkompreniĝado inter personoj de malsamaj

nacioj estas tute bone atingebla ... estas ne ia fantazia revo, sed io tute natura."

Jes, io tute natura. Kaj kiel ion naturan ni ĉiam traktu kaj uzu nian lingvon. Konforma al la nuntempa pensmaniero ni vidu kaj prezentu la praktikan flankon de Esperanto, kies uzado malfermas rektajn kontaktojn inter homoj en la tuta mondo, kiu ebligas konstrui pontojn ien ajn. Ni prezentu al novaj adeptoj, al kursanoj kaj interesuloj, sed ankaŭ al dubemuloj kaj kontraŭuloj la multflankan utilon de la lingvo Esperanto. Ni ĉiuj, kiuj estas en tiu salono, jam spertis tiun praktikan flankon. Sed - kaj tion akcenti estas aparte grave ĝuste en tiu jubilea jaro - neniam ni forgesu, kion Zamenhof mem diris pri tiuj esperantistoj, kiuj en la lingvo rigardas pli ol utilan rimedon, kaj kion li nomis "Interna Ideo". Li diris, ke tiuj homoj ne timas, ke la mondo moke nomas ilin utopiistoj, male, ili fieras pri tiu nomo. Ankaŭ nuntempe ekzistas esperantistoj, kiuj opinias tiun internan ideon naiva, infaneca, superflua. Sed la Internacia Lingvo kaj ĝiaj adeptoj ĉerpis siajn fortojn kaj ankoraŭ ĉerpas ĝuste el tiuj spiritaj radikoj de Esperanto. Nur ili donas energion, emon, kapablon por aktive utiligi tiun mirindan interhoman ligilon kaj precipe, por aktive progresigi ĝin.

En tiu aktiveco ni renkontas sennombrajn obstaklojn de duone kaŝita sarkasmo ĝis klara malamikeco. Kiel ofte ni aŭdas el la buŝu de homoj, kiuj nenion scias pri Esperanto, neniam aŭdis ĝin, tute arogantajn eĉ ofendajn opiniojn kontraŭ la Internacia Lingvo. Kiel ofte ni devas rimarki kaŝitajn aŭ ne kaŝitajn barojn el multaj flankoj! Kiel ofte mi jam aŭdis plendojn de samideanoj pro tio, ke spite al jarojn longaj klopodoj ili ne povis konstati progreson, ke ili inklinis perdi sian entuziasmon pro ĉiuj tiuj videblaj kaj nevideblaj obstakloj.

Tamen neniu opiniu, ke tia situacio estas io nova. Nia lingvo estas fenomeno, kies noblan kaj pozitivan karakteron ne ĉiu homo ekkonas. Kaj kion homo ne ekkonas, tion li ofte atakas aŭ minimume ignoras. La unua, kiu dolorige devis sperti tion, estis Zamenhof mem. Ekde sia gimnazia tempo, ekde la unuaj paŝoj de sia lingvo, li rimarkis kontraŭstaron el ĉiuj anguloj, kaj eĉ amikoj seniluziigis lin. Sed neniam li perdis la esperon, neniam li rezignis, neniam li deflankiĝis de la vojo, kiun li ekkonis kiel ĝustan, kiel nepre irendan vojon. Karaj geamikoj! Per la decido, uzi Esperanton, ankaŭ ni elektis tiun vojon. Ni iru ĝin laŭ la ekzemplo de d-ro Zamenhof, ĉar estas nia tasko, porti lian heredaĵon en la duan jarcenton.

'Homoj de bona volo' ni tute prave rajtas nomi nin. Nenion ni intencas forpreni de iu homo aŭ popolo, nenion ni volas altrudi. Neniu perforto akompanas nin. Sed ni volas plifaciligi la kunvivadon de la homoj sur tiu tero, donante al ili unu el la plej gravaj rimedoj por kunvivado, nome komunan lingvon. Tio estas ne nur grava kaj necesa, sed esence paca celo. Neniam eble vekiĝis kaj ekzistis en la tuta homaro tiel arda sopiro je paca kunekzistado kiel nun. Neniam tiu aspiro estis tiel profunda kiel ĝuste sub la nun kiel antaŭe terura minaco de la nukleaj armiloj. Des pli necese estas, ke ni per niaj modestaj fortoj kontribuu al tiu sopirita paco, kiun miliardoj da homoj volas. Mi deziras en tiu minuto, ke ni komprenu tiun kongreson kiel porpacan kontribuon, kiel porpacan paŝon sur la jam cent jarojn longa vojo de Esperanto, kiel paŝon samdirektan en la duan jarcenton. Mi esperas, ke ĉiuj kiujn atingos tiu nia mesaĝo, ĝin same komprenu.

Al la 39a kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio mi deziras grandan efikon kaj deklaras ĝin malfermita.

RESUMO

de fakprelego pri elektrizado de polaj fervojoj kaj pri konstruo de ĉefa fervoja magistralo.

Jam antaŭ la unua mondmilito, inter la jaroj 1910-1913 estis prilaboritaj la unuaj projektoj pri elektrizado de fervojo en la varsovia regiono, tio signifas en 50 kilometra distanco de Varsovio. Ĝuste en la jaro 1914 oni aprobis planon, kiu antaŭvidis elektrizadon de linio inter Varsovio kaj Mińsk Mazowiecki, sed la eksplodo de la unua mondmilito definitive malebligis realigon de tiu plano.

Kiam post la fino de Unua mondmilito renaskiĝis libera, sendependa Pollando oni tuj revenis al elektrizaj projektoj plivastigante ilin al tuta, varsovia relnodo. Oni planis, inter alie, konstrui transurban relvojon, kondukitan parte en la tunelo inter ĉefstacidomo kaj Smolna strato. La problemon de troa fumo en la tunelo oni proponis solvi per anstataŭo, sur ĉefa stacidomo, la vaporlokomotivojn per elektraj, kiuj tiru la vagonarojn tra tiu tunelo.

La pola parlamento (Sejmo) aprobis en 1919 la projektojn pri elektrizado de varsovia fervoja nodo komisiinte la realigon al Ministerio de Fervojo.

Post multaj studoj kaj analizoj, prikonsiderinte la bezonojn kaj eblojn oni decidis elektrizi unuavice tiun mallongan 9 kilometran enurban linion kaj poste, sinsekve, la tutan varsovian nodon kaj elirantajn el ĝi liniojn ĝis la stacioj kie troviĝas lokomotivejoj, do kune ĉirkaŭ 400 kilometroj da trakaro.

Pro la malfacila, ekonomia stato la planita tasko estis dividita je tri etapoj:
- elektrizado de en- kaj elurbaj linioj ĝis Otwock, Żyrardów, Mińsk Mazowiecki,
- elektrizado de proksimurba trafiko,
- elektrizado de restintaj linioj en varsovia nodo.

Profundiĝanta en jaroj 20aj kaj eĉ 30aj ekonomia krizo forte bremsis la laŭplanan realigadon de projektitaj laboroj. Bonŝance oni sukcesis fari kontrakton kun grupo de anglaj, fakaj entreprenoj, kiuj per prunto de mono kaj kredita livero de ekipaĵo kaj ilaro grave helpis al ni supervenki tiun malfacilan, ekonomian situacion. Fine, post kelkjara fortostreĉo kaj superhomaj penoj ĉe forigado de nenombreblaj obstakloj, **la 15an de decembro 1936, je 10.05** la unua elektra trajno en Pollando ekrulis el varsovia, fervoja stacio al 23 kilometrojn distanca urbeto Otwock. Je tiu tempo kaj sur tiu kurta traksekcio naskiĝis elektrizita, pola fervojo.

Kune kun tiu elektra relvojeto oni transdonis al ekspluatado la unuan elektrolokomotivejon en Varsovio-Grochów kaj elektroriparejon por trakciaj vagonoj en Varsovio.

Realigante tiun trietapan planon, la polaj fervojistoj - ĝis la eksplodo de Dua mondmilito, do ĝis la de septembro 1939 sukcesis:
- elektrizi 106 km-n da trakaro,
- pretkonstrui 12 staciojn, 18 haltejojn, 6 trakciajn substaciojn, kaj 6 sekciajn kajutojn,
- konstrui 100 km-n da fidra, supertraka konduktilaro de 35 kv, 50 Hz,
- surreligi dekon da elektraj lokomotivoj kaj 76 elektrajn trajnojn.

La elektra trakcio estis en unua, milita semajno preskaŭ kompleta detruita, kune kun la tuta infrastruktura ekipaĵo, kaj kvankam oni ĝin post nelonge riparis kaj refunkciigis, tamen dum la retiriĝo de germanoj oni ĝin denove kaputigis. Do post la fino de milito la elektrizadon ni komencis simple de nulo.

Alpaŝinte, post liberigo, al ĝenerala rekonstruado de detruita lando,

oni antaŭ ĉio eklaboris ĉe relvojoj, kaj memkompreneble ankaŭ ĉe tiu elektrizita parto. Sed nur post unu jaro, en junio 1946 ekmoviĝis denove elektra trajno sur tiu historia traketo, 23 kilometra - el Varsovio al Otwock. En januaro 1950 ekfunkciiĝis la dua parto de enurba linio, tiu de Centra Varsovio al Okcidenta Varsovio kaj de tie pluen ĝis Żyrardów, kio signifis la plenan reakiron de antaŭmilita stato rilate al elektrizitaj linioj.

Samtempe kun rekonstruaj kaj modernigaj laboroj en varsovia regiono oni entreprenis jam en 1947 similajn taskojn en gdanska aglomerejo, tio estas en ĉemara regiono havanta gravan, ekonomian signifon por la tuta lando.

Oni povas diri, ke dum senperaj, postmilitaj jaroj ni kuracis la militajn vundojn sur fervojoj kompletigante la necesajn koneksojn. Poste jam en la 50aj jaroj estis elektrizitaj jenaj trakoj:
- Varsovio - Katovice - Glivice,
- Varsovio - Katovice - Krakovo,
- Katovice - Opole - Vroclavo.

En 1959, do post 23jara elektrizado de polaj fervojoj, ni atingis **la unuan milon da kilometroj** de elektrizitaj trakoj! Ĝis fino de 1965 - post ses jaroj de la unua milo de kilometroj, estis atingita dua milo da kilometroj ĉe elektrizado. En tiu periodo oni elektrizis, inter alie, linion: Varsovio - Zebrzydowice kun konekso al Prago en Ĉeĥoslovakio, linion Varsovio - Poznano.

Inter 1966-1970 estis elektrizitaj i.a. linioj: Katovice - Kielce - Lublin; Vroclavo - Krakovo; Vroclavo - Jelenia Góra kaj oni komencis elektrizi t.n. "porkarban linion" de Silezio al Balta Maro.

La 35jariĝon de elektrizado ni solenis en 1971, atinginte tiam: 4.000 km-n da elektrizigitaj trakoj, kaj tiu signifa rezulto estis markita ĉe la linio inter Krakovo kaj Pilava.

En la jaroj 1971-1975 estis elektrizitaj 1.681 km da trakoj i.a. la linioj: Varsovio - Łódz - Vroclavo; Krakovo - Zakopane. En tiu periodo estis komencitaj la laboroj ĉe la ĉefa fervoja magistralo, al kiu mi dediĉos ankoraŭ kelke da vortoj.

Kvankam inter 1976-1980 okazis certa regreso ĉe elektrizado, tamen ĉe la finiĝo de tiu jarkvino oni alkalkulis 1.280 km-n da elektrizitaj trakoj, farinte linion inter Poznano - Szczecin kaj daŭrigante la konstruon de ĉefmagistralo. La 6.000-an milon da elektrizitaj trakoj oni enskribis en 1977.

En 1981 la kuna longeco de elektrizitaj linioj atingis 7.000 km-n, kaj ĉe la fino de 1985 elektrizita trako longis 8.964 km-n. Laŭ plej freŝa raporto nun ni posedas ĉirkaŭ 9.500 km-n da elektrizitaj trakoj!

Kaj kiaj estas la perspektivoj de plua elektrizado? Oni premisas ĉiujaran elektrizadon de ĉirkaŭ 600 km, kio donos en la jaro 2005 la kunan longecon ĉirkaŭ 18.000 km kaj tio estos probable la plena kontentigo de niaj ĉi-specaj bezonoj. Nunaj proporcioj inter elektrizitaj kaj "vaporaj" linioj estas 40:60 je bono de "vaporaj" kaj ni celas elektrizi 75-80% de ĉiuj trakoj, kio okazos ĝuste en 2005.

En la planoj por la lastaj jaroj de nia jarcento troviĝas du pli grandaj taskoj: elektrizado de "porfandeja - sulfura" trako kaj finkonstruo de la Ĉefa Fervoja Magistralo.

Specialan atenton oni dediĉos al tiu magistralo, kies konstruo estas antaŭvidita en "La perspektiva plano pri infrastrukturo de Eŭropaj ĉefmagistraloj" kiun prilaboris UIC. Temas pri 40.000 km-a unueca sistemo de eŭropaj fervojoj. Laŭ tiu plano vagonaroj de fremdaj fervojoj el sudaj kaj sudokcidentaj direktoj suriros tiun linion por atingi ĉemaran Gdanskon kaj de tie, per pramoj, la fervojojn de skandinaviaj landoj.

Tiu ĉefa fervoja magistralo longos, sur polaj teritorioj, 563 km-n, ne kalkulante albranĉigojn al ekzistantaj linioj. Antaŭvidita estas, ke kvankam komence la magistralo es-

tos unutraka, tamen moderne ekipita linio per ĉiaspeca teknikaĵo sekuriganta senĝenan kaj sendanĝeran trafikon.

Ĝi havos koneksón kun la Sudo tra Katovice - Zebrzydowice - Prago - Vieno ... kaj kun Nordo tra Varsovio - Gdansko - pramo - kun Svedio kaj ceteraj nordaj landoj.

Memkompreneble la magistralo priservos ankaŭ la enlandajn transporttaskojn same en pasaĝera kiel ankaŭ en vartrajna sfero. Necesas substreki, ke ĝi estos la unua relvojo en Pollando permesanta konduki la trajnojn kun relative alta rapideco de 200-250 km hore, rilate al pasaĝeraj trajnoj, kaj ĝis 120 km/h por vartrajnoj (ĝiscela rapideco, ĉar la komenca estos 70 km/h).

La pezo de varvagonoj povos atingi 5.000 da kuntaraj tunoj kaj longeco de tiuj trajnoj - ĝis 150 kalkulaksoj.

La finpretigon de tiu fervoja ĉefmagistralo oni planis jam en 1986, sed bedaŭrinde la ekonomiaj cirkonstancoj devigis nin prokrasti la finrealigon de tiu tre grava linio. Malfacile estas antaŭdiri precize la daton de ĝia finkonstruo sed ŝajne post 5-6 jaroj la magistralo estos preta kaj palpeble atestos pri teknika progresado sur polaj fervojoj, pri kapablo de niaj inĝenieroj kaj protektantoj, kaj ankaŭ pri lerteco kaj laboremo de simplaj laboristoj, kiuj malgraŭ ĉiuj obstakloj sukcesis modernigi fervojan trakaron.

Prilaboris: inĝ. Janusz Fortuński

Opole, februaro 1987.

FERVOJAJ AKTUALAĴOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

Aŭstrio: 150 jarojn fervojoj en Aŭstrio estas la ĉi-jara slogano por la Aŭstriaj Federaciaj Fervojoj (ÖBB), sub kiu multaj aranĝoj estos festataj, ne nur inter la fervojistoj sed precipe por la popolo, por la multnombraj klientoj, vojaĝantoj, interesuloj, amikoj de la fervojo.

Jen la tiel nomata "trajno de la trajnoj". Estas ekspozicia trajno konsistanta el 7 speciale ekipitaj vagonoj por elmontri rimarkindajn faktojn pri la vasta temo fervojo, de historiaj aspektoj al nuntempaj atingoj ĝis estontaj preskaŭ iluzie ŝajnantaj transporteblecoj. Tiu "migranta ekspozicio" sur staciaj terenoj de multaj urboj ankaŭ dokumentas la vivon de la fervojistoj mem, dum ilia deĵoro same kiel dum iliaj privataj horoj kun la diversaj kulturaj agadoj kaj hobioj.

Multampleksan parton de la tuta ekspozicio okupiĝas pri "Nova fervojo - fervojo 2000". Tio estas koncepto starigita de la aŭstria registaro en kunlaboro kun la direktoraro de la Aŭstriaj Federaciaj Fervojoj por moderniga kaj investa programo dum la sekvontaj 13 jaroj. Celo estas kontraŭi precipe la surŝosean konkurencon per rapida, altnivela kaj tamen ekonomia servo. Apud la intenco iom post iom altigi la rapidecon ĝis 200 km/h estas menciinda la planita konstruado de grandega centrala pasaĝerstacio en Vieno, krome la tiel nomata "Simmering-tunelo". Tiu 25 km longa tunelolinio sub la Alpoj mallongigos la vojaĝtempon de Vieno al la sudokcidentaj regionoj je preskaŭ 30 minutoj.

La vartrafiko por ÖBB jam delonge estas aparta problemo pro la fakto, ke Aŭstrio estas relative malgranda, sekve la distancoj estas mallongaj kaj la enspezoj, kiuj estas proporciaj al la distancoj, estas malaltaj kompare kun laboro. ÖBB jam de jaroj kontraŭagas kaj nun la unuaj sukcesoj montriĝas. Oni tute novorganizis la transportsistemon por pecvaroj. Simile al la poŝta sistemo oni orientiĝas je la poŝtaj gvidnumeroj. Se kliento intencas ekspedi iun aĵon, li iras al apartaj akceptstacioj aŭ li simple telefonas al la pecvara servo. Venos kamiono kaj

kunprenos la pakaĵon al baza kolektejo. Tie vespere la kolektitaj sendaĵoj estas transportataj aŭ trajne aŭ kamione al unu el la 25 ĉefcentroj. De tie speciale signitaj vagonoj distribuas la sendaĵojn al la diversaj aliaj ĉefcentroj. Simile kiel la alportado funkcias ankaŭ la disdonado, sed la translivero al la adresato ĉiam okazas per kamiono - plej malfrue je tagmezo de la sekvanta tago.

Estonte ankaŭ la varvagona trafiko estos novorganizata simile. Por plenumi tion ÖBB nuntempe konstruas 5 grandegajn manovrajn staciojn, kiuj transprenu preskaŭ la tutan disranĝadon de vartrajnoj. (Prezentis Walter Unterweger)

Ĉeĥoslovakio: La fervoja Esplorprova Ringo ne malproksime de Prago estas parto de multfaka esplorinstituto de CSD. Ĝi disponas pri du normalspuraj elektrizitaj trakoringoj kaj propra elektrocentralo, kiu povas provizi la katenarion laŭbezone kun la diversaj kurentosistemoj utiligataj ĉe eŭropaj fervojoj.

La ekstera ringo havas longecon de 13 277 m kaj servas tutjare por esplorado kaj ekzamenado de ĉiuspecaj surrelaj veturiloj, ofte prototipoj, de konstruelementoj por traka superstrukturo, de elementoj aŭ sistemoj por komunikado, signalado kaj sekurigo. La malpli granda ringo, situanta interne de la granda, havas longecon de 3951 m. Ĝia specialaĵo: diversradiusaj kurbiĝoj de 300 m, 450 m, 600 m kaj 800 m, ĉe la kunligo kun la granda ringo eĉ unu kun 250 m. Tio ebligas elprovadojn aliloke tute neeblajn. Sur tiu ringo oni elprovas kvaliton, ŝarĝeblecon kaj vivodaŭron de superstrukturaj konstruelementoj, kaj oni konservas kvazaŭ muzee kelkan kvanton de ĉiuj elprovitaj ŝpaloj, reloj k.t.p.

La esplorprova ringo servas ne nur al la fervojo de Ĉeĥoslovakio sed ĝi plenumas esplordezirojn de ĉiu ajn fervojo.

Aktuale oni klopodas praktike apliki Esperanton. La Fervoja Esplorinstituto invitas al Sciencteknika Konferenco 1988 (4a ĝis 6a de oktobro) dum kiu apud la kutimaj laborlingvoj ĉeĥa, rusa, germana, ankaŭ Esperanto estos allasata, kondiĉe ke almenaŭ 5 kontribuoj estos anoncataj. Temo: Sciencteknika evoluo en fervoja trafiko. (Detalojn relegu en IF 3/1987 paĝo 48). (Prezentis inĝ. Petro Chrdle).

Danlando: IC/3 - nova trajntipo. DSB projektis en 1984, ke nova trajntipo veturu ek de 1990 sur la gravaj linioj de la dana fervojreto. Ĝi plifortigu la trajntrafikon kontraŭ la konkurenco aviadila kaj ŝosea, precipe kiam ekzistos firma konekso super la Granda Belto (inter Selando kaj Fueno). Nova trajno estas eble tro granda vorto. Per eksperimentoj kaj en loka kan en Intercity-trafiko oni trovis taŭgajn seĝojn, tablojn, necesejojn, enireblecojn kaj surbaze de ĉio ĉi oni konstruis la IC/3. "Ordinara" trajno konsistos el 3 vagonoj: du motorvagonoj kaj unu intervagono, kun aŭtomata kuplilo, maksimuma rapideco 160 km/h. La trajno estas 60 m longa kaj havas 150 sidlokojn en kategorioj 1a kaj 2a klasoj. Oni povas kunligi plurajn bazajn trajnojn ĝis maksimume 5 (= 15 vagonoj). Elirante de Kopenhago tia trajno povas survoje esti dispartigata por priservi 4 ĝis 5 finstaciojn.

Dum la konstruado oni aparte priatentis, ke

- la vagonkaroserio kaj la bazaj teknikaj elementoj havu longan vivdaŭron,
- ke mebloj kaj aliaj ekipaĵoj estu facile modernigeblaj, kiam tio estas dezirata,
- ke teknikaj komponantoj estu facile interŝanĝeblaj por riparo aŭ renovigo,
- ke la partoj plej uzataj estu malmultekostaj kaj facile anstataŭeblaj.

La impreso ĝenerale estu hela sed ankaŭ intima, kun bonaj seĝoj, sufi-

ĉe da spaco por la gamboj, bonaj tabloj ĉe ĉiuj seĝoj, taŭgaj pakaĵbretoj ktp. Ankaŭ la servadon DSB pripensis: kiam oni dum multaj horoj vojaĝas, oni ŝatas ion trinki aŭ manĝi. Tial ĉiu baza trajno havas nutraĵ-deponejon kun aŭtomato aŭ restoracieto, kaj oni celas je "fervoja" servado kaj ne al kopio de aviadil-servado. La 1a klaso aspektu iom alie ol la 2a kaj havu iom pli da servo.

La novaj trajnoj estu ankaŭ por rulseĝuzantoj facile uzeblaj; tio postulas multan spacon en la vagonoj, enir-/elir-lifton kaj konvenajn necesejojn. Parto de bona servo estas informado. Por certigi, ke la homoj eniru la ĝustan vagonon, trovu la ĝustan sidlokon, entute bonfartu, oni metas informajn tabulojn interne kaj ekstere de antaŭa pordo, ĉe enirejoj kaj ĉe la seĝoj. La laŭtparolilan servon oni daŭre plibonigos.

La subdivido estas variebla kaj principe oni trovas (de la trajnpinto) jenon: Kondukistejo, grandkupeo 1a-klasa, grandkupeo 2a-klasa, enirejo kun apuda pakaĵejo, malgranda necesejo kaj nutraĵ-deponejo, grandkupeo 2a-klasa, trankvilkupeo, enirejo kun apuda granda necesejo kaj personara kupeo, 2a-klasa kupeo kun rulseĝa loko, familia grandkupeo, kondukistejo. Kiam du (aŭ pluraj) bazotrajnoj estas interligitaj, oni nur bezonas la kondukistejojn en la du ekstremoj. La aliajn oni flanken klapmovas, tiel liberiĝas spaco kaj oni povas trapasi.

IC/3-trajnoj etape eniru la horaron de DSB kune kun la nunaj IC- kaj fulmotrajnoj. Ek de somero 1992 ĉiuj estu en funkcio. La tempoŝparo estos 40% kun firma konekso super la Granda Belto, 25% sen tia konekso, por longaj kaj por mallongaj vojaĝoj. (Prezentis Jan U.Niemann)

Francio: Tunelo inter Francio kaj Britio. Solena komuna deklaro por la konstruo de duobla fervoja tunelo trans la MANIKA MARO, inter Francio kaj Britio, okazis en la urbodomo de LILLE (Francio) fare de la franca Prezidento de La Respubliko Francois MITERRAND kaj de la brita ĉef-ministro Margaret THATCHER, la 20an de Januaro 1986.

La preparaj taskoj kaj la konstruo de la interlanda tunelo okazis kaj okazos laŭ jenaj datoj kaj periodoj:
- Je la 12a de Februaro 1986: subskribo de la franca-brita traktato.
- Je la 1a de Aprilo 1986: subskribo de la koncesi-akto.
- En Aprilo 1987:
  a) ratifiko de la traktato.
  b) aprobo de la detalita prepara projekto-dosiero.
- Meze de la jaro 1987: komenciĝo de la laboroj.
- En printempo 1990: fina faro de la serviga galerio.
- En printempo 1991: fina faro de la ĉefaj tuneloj.
- En aŭtuno 1992: komenciĝo de la ekspluataj provoj.
- Ekde la printempo 1993: plena komuna ekspluatado de la transmara interligo.

Kostoj
en miliardoj da francaj frankoj:

Konstru-kostoj:	27,3
Asekuroj, konceptado, labor-kontroloj:	4,3
Inflacio (7% jare):	10,5
Interezoj:	9,6
	51,7

Konstituo de la fervoja interligo:
- Duobla tunelo kun centra galerio por servigo, ebliganta la fervojan transporton de aŭtomobiloj, aŭtobusoj, kamionoj, kaj la trafikon de klasikaj trajnoj (por pasaĝeroj kaj varoj).
- Interligaj trakoj estos instalataj inter la du ĉefaj tuneloj, kaze de sentrafikigo de iu fervoja sekcio.
- Longo de la interlanda tunelo: 50 km.
- Diametro de ĉiu tunelo: 7,3 metroj.

- Veturadaj tempoj:
  20 minutoj por la nuraj entunelaj veturadoj.
  3,15 horojn de Parizo ĝis Londono, kiam Norda T.G.V. trafikos.
  4,30 horojn de Parizo ĝis Londono per klasika trajn-veturado.

Laboroj:

Estos uzataj 6 tunel-bormaŝinoj flanke de la britoj kaj 5 tunel-bormaŝinoj flanke de francoj.

La francoj fosas en grundo nomita "blua kreto" kaj ili antaŭen boras je la rapideco de 500 metroj/tage. La britoj antaŭeniras pli rapide pro pli facile fosebla grundo. (Prezentis Jean Rolland)

FRGermanio: Manovrad-helpilo. Manovrado de vagonoj necesas sur ĉiu fabrika tereno kun propra branĉtrakaro. Sed ne ĉie disponeblas manovra lokomotivo. Anstataŭe oni povas uzi haŭlmekanismon, traktoron aŭ simplan vagonpuŝilon. Jen nova varianto:

Manovrad-helpilo nomiĝas tiu ĉi ruĝa aparato. Kune kun forkoĉarelo, kiun ja ĉiu fabriko nuntempe posedas, disponeblas perfekta manovrad-lokomotivo.

1) La forkoĉarelo alportas la aparaton kaj surreligas ĝin.
2) Paro da klap-rambloj ebligas al la ĉarelo suprenveturi.
3) Kuplil-hoko firme kunligas vagonon kaj manovrad-helpilon.
4) La klap-rambloj estas levitaj, la pelradoj de la ĉarelo staras sur kaŭĉukaj rulilojj, kiuj estas transmisie ligitaj kun 4 surrelaj radetoj, kaŭĉuke tegitaj por pligrandigi la adheron. (Simile aŭtimobilo staras sur bremsekzamena instalaĵo). Ĝis 300 tunoj tiarimede estas facile kaj sekure manovreblaj.

EŭroCity - nova dimensio en la internacia pasaĝertrafiko fervoja. La fervojaj ĝeneraldirekcioj de ĉiuj Eŭropkomunaj landoj kaj aldone tiuj el Aŭstrio, Svislando, Norvegio kaj Svedio decidis en junio 1986 krei reton de plej altkvalitaj trajnoj tra tuta Eŭropo ek de somero 1987. La oferto sin direktas al komercvojaĝantoj, familioj kaj gejunuloj.

Tamen oni ne volis entrafikigi amason da novaj trajnoj sed ĉefe novaranĝi la elprovitajn sub novaj tre precizaj premisoj kaj kondiĉoj por lanĉi nepre "novan produkton" sur la internacia pasaĝertrajna merkato.

La komenca reto ek de la 31a de majo 1987 ampleksas 64 trajnparojn, el kiuj 8 trafikas dumnokte. Ili komenciĝas kaj finiĝas en Amsterdamo, Barcelona, Basel, Bern, Brig, Bruselo, Chiasso, Chur, Dortmund, Firence, Frankfurt(M), Ĝenevo, Hamburgo, Hannover, Innsbruck, Klagenfurt, Kolonjo, Kopenhago, Lausanne, Londono, Luksemburgo, Madrido, Milano, Oostende, Oslo, Parizo, Romo, Stockholmo, Stuttgart, Venecio, Vieno kaj Zuriko. Pli ol 200 eŭropaj urboj estas regule interligataj per EC-trajnoj, pli da landoj kaj pli da trajnoj sekvos iom post iom.

Ne ĉiu ajn trajno povas eknomi sin "EuroCity", nur trajno kiu plenumas 20 difinitajn kriteriojn meritas tiun nomon. Esceptoj pri maksimume 3 el la kriterioj estas tolerataj, sed ne pli longe ol dum tri jaroj. Jen iuj detaloj.

- Plej bonkvalitaj vagonoj, klimatizitaj en la 1a kaj 2a klasoj.Inter la vagongrupoj de la du klasoj troviĝu restoraci-vagono.
- Vagonpurigado antaŭ ĉiu ekveturo estas deviga, krome dum la veturado, se tiu daŭras pli ol 5 horojn.
- EC-trajnoj trafiku inter la plej gravaj eŭropaj urboj kaj havenoj, se tie aliĝas pramservo. Haltoj daŭru maksimume 5 minutojn kaj okazu nur en grandaj urboj aŭ se la ĉirkaŭejo tion pravigas. Ankaŭ ĉe landlimoj la haltoj ne daŭru pli longe.
- Ekveturo kaj alveno de dumtagaj EC-trajnoj okazu inter la 6a horo kaj noktomezo, la dumnoktaj EC-trajnoj ekveturu antaŭ noktomezo kaj alvenu post la 6a horo matene.
- La averaĝa vojaĝrapideco (inkluzi-

ve haltojn) devas esti minimume 90 km/h. Esceptoj estas toleratataj por noktaj trajnoj, por pramŝipaj servoj kaj en montara regiono.

- EC-trajnoj havu laŭrangan prioritaton, precipe dum aŭ post iuj perturboj. Se EC-trajno malfruadas dum 80 % el la trafikotagoj de unu monato je pli ol 5 minutoj, ĝi perdas la rangon de EuroCity.
- La personalo estas aparte trejnata por certigi bone kompreneblajn anoncojn sur la kajo per laŭtparoliloj en pluraj lingvoj (eventuale helpe de sonbendoj), memservaj valizoĉareloj estu en sufiĉa kvanto je dispono. La akompanantoj de EC-trajnoj devas paroli almenaŭ 2 lingvojn (prefere france, germane aŭ angle), ili akceptu la pasaĝerojn ĉeporde kaj helpu trovi rezervitajn sidlokojn aŭ loki pakaĵon. Ili rimarkigu sian helpopretecon konstante dum la vojaĝdaŭro kaj anoncu laŭ parolile haltojn, aliĝtrajnojn, eventualajn malfruiĝojn.
- En EC-trajnoj legaĵoj turismaj aŭ prifervojaj estu senpage je dispono, ĵurnaloj kaj gazetoj estu aĉeteblaj. Faldfolioj pri la horaro de la koncerna trajno estu disdonataj, ili enhavu ankaŭ turismajn informojn pri la traveturata regiono.
- Telefonebleco el la trajno ekzistu almenaŭ en la lando, kies fervojo disponigas la vagonaron. Komence tio eblas nur en Aŭstrio kaj FR Germanio, sed la teknikaj servoj estas alvokitaj akceli solvojn por internacia telefonado.
- Pri eventuala krompago decidas la koncernaj fervojoj. Se krompago estas fiksita, ĝi devas inkluzivi la takson por sidlokrezervado.
- La nomo EuroCity en la difinita skribmaniero ("Logo") estas uzenda en ĉiu publikigo pri la nova produkto, en horaroj, tabeloj de ekveturoj kaj alvenoj, tabeloj pri vagonsinsekvo, itinertabuloj ekstere kaj interne de la vagonoj, ĉe inform- kaj bilet-giĉetoj, sur biletkovriloj, sur krompago-biletoj, broŝuroj kaj varbfolioj, sur menukartoj de EC-restoracivagonoj, sur la uniformoj de deĵoranta personalo ktp.
- ĉiu trajnparo portas propran nomon, kiu akcentu la eŭropecan karakteron de la produkto EuroCity, ĉu kulture, historie, geografie aŭ turisme. Inter la 64 nomoj de la tielnomata komenca reto troviĝas 25 geografiaj nomoj, 8 nomoj de poetoj aŭ verkistoj, 6 nomoj de pentristoj, 5 nomoj de muzikistoj, 13 nomoj de diversaj famaj personoj kaj 7 aliaj jam tradiciaj nomoj. Jen kelkaj ekzemploj:

Pri geografio: Barcelona-Talgo, Bavaria, Brabant, Catalan-Talgo, Helvetia, Karwendel, Mont-Blanc, Palatino, Romulus, Skandinavien, Versailles.

Pri poetoj aŭ verkistoj: Goethe, Gottfried Keller, Jean Jacques Rousseau, Molière, Victor Hugo, Voltaire.

Pri pentristoj: Frans Hals, Leonardo da Vinci, Memling, Rembrandt, Rubens, Tiziano.

Pri muzikistoj: Benjamin Britten, Franz Schubert, Johann Strauss, Monteverdi, Rossini.

→



Pri aliaj famaj personoj: Alfred Nobel, Barbarossa, Carlo Magno, Le Corbusier, Erasmus, Galilei, Gustave Eiffel, Henry Dunant, Maria Theresia, Parsifal, Prinz Eugen, Robert Schuman.

Eblus ankoraŭ plilongigi la vicon, sed mi ne volas tedi vin. Aĉetu bileton kaj ĝuu vian sekvontan vojaĝon en EuroCity-trajno! (Prezentis Gernot Ritterspach)

Jugoslavio: Nova vagontipo por pasaĝeroj ĉe Jugoslaviaj Fervojoj.

La tradicia kunlaboro de Jugoslaviaj Fervojoj kun veturilindustrio "GOŜA" en Smederevska Palanka rezultis denove per plua modernigo de pasaĝertrafiko: produktita estas nova pasaĝervagono el nerustebla ŝtalo. Anticipe ĉi tiu pasaĝervagono estas destinita por longdistanca trafiko.

Laŭ la kontrakto, la unua serio el 8 vagonoj estis destinita al Fervojtransporta Organizaĵo Novi Sad. Post ilia elprovado, la inaŭgura veturo okazis inter Novi Sad kaj Titov Vrbas la 21an de aŭgusto 1986. Al la invititoj kaj al hazardaj pasaĝeroj sur la unua kajo oni klarigis mallonge, ke sur la unua stacia trako staras aparta trajno kun nova lokomotivo kaj petis, ke oni envagoniĝu. Kompreneble, ĉiuj direktis siajn okulojn kaj paŝojn al arĝentoblankaj vagonoj, inter kies fenestroj estas tri bluenuancaj strioj. La pordoj estas same blukoloraj. Ĉe ĉiu pordo staris ĉarmaj vagonmastrinoj en novaj uniformoj kaj alfiksis al ĉiu pasaĝero insignon de GOŜA.

Interne oni povis vidi du po du, t.n. aviadilajn seĝojn en unu vico kun meza pasejo. Post la kvina vico ekzistas ankaŭ transversa pasejo. La duono de vagono, do 40 sidlokoj, estas apartigataj per travidebla vando kun ŝovebla pordo, servanta samtempe por apartigi la fumantojn de nefumantoj. Dorsflanke de ĉiu sidloko estas klapebla tableto. Ĉe fenestroj, nur la supra parto estas malfermebla por reguligi la ventoladon. Sur la plafono oni povas konjekti la nerektan lumigadon kaj la laŭtparolilojn.

La solena trajno baldaŭ ekveturis. La du kontraktantaj direktoroj tuj faris siajn inaŭgurajn paroladojn kaj disaŭdigis ilin en ĉiu vagono. Dume la vagonmastrinoj disdonis lunĉopakaĵojn kaj prospektojn pri la nova vagontipo, por ke la pasaĝeroj ankaŭ el prospektoj povu akompani la detalojn de parolintoj. Jen kiajn karakterizaĵojn oni povis ekscii:

- Antaŭ ĉio estis klarigite, ke temas pri nova nerustebla alojo, nomita PROKRAN, kion oni ricevis per aldono de eta kvanto da kupro al baza ŝtalmaterialo, eĉ veldebla laŭ aparta teknologio. Ĉi tiu leĝera materialo por eksteraj konstruelementoj ebligas la trafikigon de vagonoj praktike sub ĉiuj veterokondiĉoj, kaze ke ili povas elteni temperaturovariadon inter +50°C kaj 60°C gradoj. Aldone al tio estis aplikitaj dukomponentaj ŝirmomaterialoj por ekstera vagonkolorado.

Kun aparta atento konstruis la fakuloteamo ankaŭ la vagoninternaĵon el vidpunkto de sekureco kaj komforto, aplikinte por termika izolado nebruleblan, respektive memestingan mineralan lanon, inkluzive la incendiopreventan instalaĵon. La sonizolado ebligas dampadon ĝis nivelo de 60 dB (decibeloj).

Ĉiuj kvar pordoj estas faritaj el t.n. kestoformaj aluminiaj profilaĵoj, ekipitaj per pneŭmataj fermo/malfermoinstalaĵoj kaj elektromagnetaj rigliloj. La plej malsupraj ŝtupoj sub la pordoj estas suprenklapeblaj, kiujn funkciigas la pneŭmataj pordoinstalaĵoj. La boĝioj estis konstruitaj per aksopremo de 160 kN (16 tunoj) kaj por rapideco de 160 km/h. La bremsado efektiviĝas pere de diskobremsoj.

- Jen ankoraŭ kelkaj bazaj ciferoj: la interbufra vagonlongeco estas 26400 mm, la vagonlarĝeco estas 2825 mm, la vagonalteco super relkapo estas 4050 mm, dum la plankoalteco super relkapo estas 1255 mm. Fine, la

pezo de vagono sen pasaĝeroj estas 37 tunoj. Cetere, la vagontipo estas konstruita laŭ UIC-normoj kun surskriboj kaj piktogramoj por la internacia trafiko.

Dum la veturo, la traktado de historiaĵoj kaj datoj pri la nova vagontipo estis dufoje interrompita. Nome, en ambaŭ interstacioj la trajno haltis. En solene ornamitaj stacioj svarmis la homoj, tamen antaŭ la oficejo de staciĉefo estis barita loko, kie la du direktoroj kaj la reprezentantoj de soci-politikaj organizaĵoj reciproke salutis kaj regalis unu la aliajn. Sur la sama loko poste la gelernantoj el lokaj lernejoj alterne recitis kaj prezentis folklorajn dancojn. Ĉe la fino, la reprezentantoj de vagonfabriko GOŜA diris, ke la vagonoj estis jam ekspoziciitaj en Bulgario kaj Sovetunio, eĉ mendojn jam ricevis de ili. Por kontentigi do la landajn kaj eksterlandajn bezonojn, oni instalos en la fabriko tian produktadlinion, kies kapacito estos ĉirkaŭ 100 vagonoj jare.

En la finstacio Titov Vrbas dum la halto de trajno oni dekroĉis la novan tiristoran elektran lokomotivon de la vagonaro, kiu ĉirkaŭiris tra la najbara trako sola, ke oni prezentu ankaŭ ĝin al pasaĝeroj.

Reveturante, la vagonmastrinoj transprenis la laŭtparolilojn kaj klarigis al pasaĝeroj la kondiĉojn por estonta veturo en nova vagontipo. Ili deklaris, ke unu monaton povos la trajnon utiligi ĉiuj pasaĝeroj, poste oni devos alpagi krombileton por aparta komforto, kio kostos 100 dinarojn. La eniro en la vagonojn okazos ĉiam ĉe la malantaŭa pordo, la eliro ĉiam ĉe la antaŭa parto, perceptante tion ĉiam laŭ la veturdirekto de la trajno. La nomo de trajno estas BAĈKA EKSPRESO, laŭ la nomo de regiono inter la riveroj Danubo kaj Tiso, kiun ĝi laŭlonge trafikos inter Subotica kaj Novi Sad, de tie daŭrigos al Beograd. Ĝi ekveturos el Subotica je la 6,02 kaj alvenos al Beograd je la 8,45 kun kvinfoja halto survoje sur 177 km distanco. La reveturo okazos inter la 13,15 kaj 15,50. Duonhoron pli poste ĝi komencas sian duan tagan veturoturnon al Beograd, sed jam sub nomo PALIĈ, honore al naturprotektita lago Paliĉ, je 8 km distanco de urbo Subotica. (Prezentis inĝ. Ludoviko Sekereŝ)

Pli da aktualaĵoj en la venonta IF.



40A IFEF-KONGRESO

PERPIGNAN

4.-11.JUNIO 1988

Adreso: **40a IFEF-kongreso,**
1 bis. rue d'Athènes
F-75009 PARIS

"Perpignan - urbo en la kamparo. Belege situanta meze de unu el la plej belaj fruktoĝardenoj de Francio, la urbo vivadas samritme kiel la sezonoj de la tero kaj samhore kiel granda urbo, kiu volas esti centro ekonomia, turisma kaj kultura.

Ĉiu loĝanto, malfermante sian fenestron aŭ venante al la urboplaco, havas la altvaloran privilegion malkovri tra la sunradioj, sub ĉielo la plej hela en Francio, jen la bluan linion de proksima mediteraneo, jen - preskaŭ tuŝeblan - ĉe la horizonto la grandegan piramidon Canigou, kun neĝa egreto, spektinda simbolo de rusiljona iredentismo, kaj do, kataluna, kiu rezistis kun feliĉo kontraŭ ĉiuj historiaj j diplomataj manovroj."

Tiel turisma broŝuro priskribas la urbon de la venontjara kongreso.

Ni revenas kun pli da informoj pri la kongreso, la urbo kaj la regiono.

CENZURISTO TAMEN NE KUNAGIS!

Legante la rakonton de Poul Thorsen: Blinde tra Balkano en IF n-ro 3/1987 paĝoj 43-45, vi certe miris pro truo en la teksto de la unua kolumno de paĝo 44.

Kvankam temas pri teksto eble aŭdaceta, la ellaso de du vortoj ne estis cenzuro, sed teknika eraro.

La lasta frazo de la antaŭlasta alineo de la koncerna kolumno tekstas jene:

"Kaj vere, tiu faris, zorge, per tre kuriozaj, skarab-similaj literoj, aldonante pompan POTPIS - komfortaĵo sola en nia ekskluziva tranoktejo."

La redakcio pardonpetas pro la eraro.

29A IFEF-SKISEMAJNO

La 29a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno (IFES) okazos de la 27a de februaro ĝis la 5a de marto 1988 en Spitzingsee (Lago de Ŝpicing) sude de Munkeno en la Bavaraj Alpoj.

Maksimuma nombro de partoprenontoj povos esti 55 personoj.

Prezoj por plena pensiono antaŭvideble inter 40 kaj 49 DM laŭ ĉambro.

Bonvolu per poŝtkarto provizore anonci vin ĉe s-ino Karin Lencki, Niedersachsenweg 9, D-2110 Buchholz 5.

Aliĝiloj estos sendataj en septembro al ĉiuj, kiuj anoncis sin. Aliaj bonvolu peti aliĝilon ĉe supra adreso.

GEFA

TRI JUBILEAJ NASKIĜTAGOJ

Tri honoraj membroj de IFEF en tiu ĉi printempo kaj somero festis kaj festos jubileajn naskiĝtagojn. Ĉiuj estas bone konataj de la IFEF-membraro:

La 18an de majo Otto Walder (Svisio) fariĝis 75 jarojn. Kaj same 75 jarojn atingas Jaap Labordus (Nederlando) la 14an de julio. Eĉ sian 85-an datrevenon povis festi Pierre Poly (Francio) la 29an de junio.

Ĉiuj tri jubileantoj konsiderinde kontribuis dum jardekoj al la evoluo de IFEF kaj eĉ nun ankoraŭ estas aktivaj en siaj landoj. Ni kore gratulas jen ankaŭ publike kaj deziras al ili ankoraŭ forton kaj vivoĝojon por multaj pliaj jaroj. Iliaj multnombraj amikoj ĝojus, revidi ilin ankoraŭ ofte en aranĝoj de IFEF kaj ties landaj asocioj.

Giessner
prezidanto

ENHAVO



1887-1987 | Centjara Jubileo de Esperanto

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos fine de aŭgusto, estas 10.8.1987.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved